

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

18553 *RESOLUCIÓN de 2 de julio de 1996, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Nuevo acceso norte, mejora de acceso N-330 (Huesca) y variante acceso N-II (Barcelona), red arterial de Zaragoza», de la Dirección General de Carreteras.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental y su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

La Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 7 de octubre de 1991, a la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental, como Memoria-resumen, la orden de estudio del estudio informativo mencionado para iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida Memoria-resumen, la antigua Dirección General de Política Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y administraciones, sobre el potencial impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 7 de febrero y 10 de abril de 1992, la Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas, se recogen en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras redactó el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, sometiéndolos, conjuntamente, al trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» el 8 de febrero de 1995, y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Zaragoza» el 17 de febrero de 1995, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 2 de noviembre de 1995, a la antigua Dirección General de Información y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el documento técnico del estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

El anexo II, contiene los datos esenciales del estudio de impacto ambiental, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

Un resumen del resultado del trámite de información pública se acompaña como anexo III.

En consecuencia, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Nuevo acceso norte, mejora del acceso N-330 (Huesca) y variante acceso N-II (Barcelona), red arterial de Zaragoza».

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinada la documentación presentada, se consideran ambientalmente viables, entre las soluciones factibles para cada una de las tres actuaciones incluidas en el estudio informativo, las siguientes:

Para el nuevo acceso norte, la solución 2.

Para la mejora de acceso N-330 (Huesca), la solución 3.

Para la variante de acceso N-II (Barcelona), la solución 3.

Observando las prescripciones contenidas en el estudio de impacto ambiental y cumpliendo las siguientes condiciones:

I. Protección de los sistemas hidrológicos

Para preservar las características de las aguas superficiales del río Gállego y las del subálveo del mismo se llevarán a cabo las siguientes medidas:

Durante la construcción de las obras no podrá localizarse ningún tipo de instalación auxiliar, ni acumularse materiales de obra o procedentes de los movimientos de tierra, en aquellas áreas desde las que se pueda afectar directamente o por escorrentía o por erosión a las aguas del río Gállego, a las que directa o indirectamente fluyan a él, o a las del subálveo de dicho río.

2. Protección contra el ruido

Se realizará, en el proyecto de construcción, un estudio de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación de las tres actuaciones, especialmente en el barrio de Santa Isabel, en la variante de acceso N-II (Barcelona).

En base a este estudio se diseñarán las medidas correctoras precisas para garantizar que los niveles de inmisión sonora originados por el tráfico, medidos a 2 metros de las fachadas y para cualquier altura de las edificaciones existentes en el entorno, no superen los 55 dB Leq (A) y 65 dB Leq (A) entre las veintitrés y las siete horas, y entre las siete y las veintitrés horas, respectivamente.

Independientemente de las medidas a adoptar como consecuencia de este estudio, y con el fin de reducir la emisión de ruidos, se proyectarán los pavimentos de las tres actuaciones con la capa de rodadura de tipo drenante.

3. Integración paisajística, defensa contra la erosión y recuperación ambiental

En el proyecto de construcción se incluirán las medidas para la integración paisajística, la recuperación ambiental y las defensas contra la erosión previstas en los apartados 10.1 y 10.2 del estudio de impacto ambiental, delimitándose un perímetro de actividad de obra para la circulación de la maquinaria y los vehículos de la obra.

Mediante un análisis medioambiental, se justificará la localización de canteras, préstamos, vertederos, plantas de hormigonado y aglomerado asfáltico, almacenes e instalaciones temporales, etc., que no podrán afectar a la zona de huertas, áreas de vegetación de ribera, zonas de alto valor paisajístico y superficies con alta vulnerabilidad de acuíferos o áreas inundables.

Las instalaciones temporales deberán ser retiradas al finalizar la obra restituyendo el terreno ocupado a su estado original, incluida la cubierta vegetal.

Para la integración paisajística de los vertederos y las canteras se revegetarán según lo previsto en el estudio de impacto ambiental.

4. Permeabilidad territorial

Tanto en la fase de construcción como en la de explotación de las nuevas vías se asegurará el nivel actual de permeabilidad del territorio, para lo que se proyectarán los pasos necesarios para reponer todas las servidumbres y accesos actuales.

5. Seguimiento y vigilancia

Se detallará el programa de vigilancia ambiental, propuesto en el apartado 11 del estudio de impacto ambiental, para el seguimiento y control de los impactos, así como de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración. En él se indicará el proceso de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes, su frecuencia y su período de emisión. Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes de la emisión del acta de recepción provisional de las obras:

Informe sobre actuaciones realmente ejecutadas, en relación con la protección del sistema hidrológico, a que se refiere la condición 1.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, relativas a la prevención del ruido, a que se refiere la condición 2.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a la defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas sobre mantenimiento de la permeabilidad territorial a que se refiere la condición 4.

b) Anualmente y durante tres años a partir de la emisión del acta de recepción provisional de las obras:

Informe sobre la efectividad de las medidas correctoras sobre prevención del ruido a que se refiere la condición 2.

Informe sobre eficacia, estado y evolución de las medidas sobre defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, así como de la efectiva realización de las labores de conservación, según lo establecido en la condición 3.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

Del examen de estos informes, por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto.

6. Documentación adicional

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo de la documentación y prescripciones adicionales que esta declaración de impacto ambiental establece como necesarias, un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Estudio de las zonas de posible ubicación de instalaciones y acopios que cumplan con lo establecido en la condición 1, relativa a la protección del sistema hidrológico.

Estudio de previsión de los niveles sonoros y proyecto de medidas correctoras, tal como se prescribe en la condición 2.

Proyecto para la defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, referido en la condición 3.

Programa de Vigilancia Ambiental a que se refiere la condición 5.

7. Definición contractual de las medidas correctoras

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones figurarán justificadas técnicamente en la Memoria y anejos correspondiente del proyecto de construcción, estableciendo su diseño, ubicación y dimensiones en el documento de planos del proyecto de construcción, sus exigencias técnicas en el documento pliego de prescripciones técnicas particulares del proyecto de construcción y su definición económica en el documento de presupuesto del proyecto. También se valorarán los costes derivados del Plan de Vigilancia Ambiental.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental.

Madrid, 2 de julio de 1996.—La Directora general, Dolores Carrillo Dorado.

ANEXO I

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Delegación del Gobierno en Aragón	—
Presidencia de la Diputación General de Aragón	X
Dirección General de Urbanismo de la Diputación General de Aragón	—
Confederación Hidrográfica del Ebro	—
Departamento de Geografía (Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Zaragoza)	—
ANSAR (Asociación Naturalista de Aragón)	—
Asociación Ecologista de Zaragoza	—
Sociedad Naturalista Medojosa	—

Relación de consultados	Respuestas recibidas
ICONA	X
FAT	—
CODA	—
ADENAT	—
Diputación Provincial de Zaragoza	—
Ayuntamiento de Zaragoza	X

La Diputación General de Aragón contestó a través de la Dirección General de Medio Ambiente del Departamento de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes mediante un informe elaborado por el Servicio Regional de Protección del Medio Ambiente. En este informe se manifiesta que el proyecto no afecta a zonas de interés natural, por tener un trazado urbano y periurbano, recomendando hacer hincapié en el estudio de impacto ambiental en los aspectos paisajísticos, de contaminación acústica y atmosférica y en la afección a actividades, teniendo presente los efectos sinérgicos derivados de las vías de comunicación existentes y de los proyectos de la carretera de conexión entre la N-330 y la Z-800 y del tercer cinturón de Zaragoza.

El ICONA manifiesta que no tiene observaciones relevantes que formular respecto al planeamiento previsto. No obstante menciona que el plano que se adjuntaba a la Memoria-resumen no permitía identificar puntos de referencia de interés para sus posibilidades de información. En todo caso sugiere que el preceptivo estudio de impacto ambiental contemple como aspectos primordiales las posibles afecciones a las vías pecuarias y a los montes de utilidad pública.

El Ayuntamiento de Zaragoza, a través del Gerente de Urbanismo, informa que en actuaciones anteriores al envío de la Memoria-resumen, remitió a la Dirección General de Carreteras un inventario de los espacios naturales en Zaragoza. Añade ahora un informe del Servicio de Medio Ambiente en el que se indica que, además, deberían tenerse en cuenta las actuaciones de recuperación de riberas realizadas por el Ayuntamiento, tanto en el río Ebro como en el río Gállego; cruzar estos ríos de la forma más perpendicular posible, respetando las plantaciones; e integrar la obra proyectada en las zonas protegidas.

ANEXO II

Resumen del estudio de impacto ambiental

CONTENIDO

El ámbito territorial considerado para el estudio es el triángulo que tiene como vértices el núcleo urbano de Villanueva del Gállego, Zaragoza (capital) y el polígono industrial de Malpica.

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

La finalidad del estudio Informativo es estudiar dos penetraciones por el norte y una por el oeste, hasta el cuarto cinturón de Zaragoza, por lo que se trata de tres actuaciones diferentes:

Nuevo acceso norte:

Esta actuación consiste en un nuevo acceso por el norte de Zaragoza, con características de autovía, entre el término municipal de Villanueva del Gállego y el cuarto cinturón de Zaragoza, que finaliza en el inicio de este nuevo acceso norte.

Esta obra ya estaba prevista en el estudio de necesidades de actuación en zonas urbanas de Aragón, aunque en el Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza se respetaron solo relativamente. Las exigencias de trazado para esta nueva vía hacen que no pueda discurrir por la zona de reserva establecida en el Plan General.

En el estudio informativo se estudian tres opciones para resolver este nuevo acceso por el norte.

Las tres alternativas arrancan de la autopista A-2, en el enlace de Santa Isabel, donde finaliza el cuarto cinturón de Zaragoza.

Las tres siguen por la margen izquierda del río Gállego, por suelos calificados como no urbanizables, de protección de regadío, quedando el núcleo de Montañana al este de la autovía. Se cruza el río Gállego, disponiéndose dos enlaces, uno en cada margen del río, para conectar el de la margen izquierda con la futura carretera Montañana-Peñaflor, y el de la margen derecha con la posible conexión Cogullada-Mercazaragoza.

Unos 500 metros al norte del cruce del río se separan las opciones 1 y 2 de la opción 3. Esta última toma una orientación norte, pasa al oeste de San Juan de Mozarrifar, donde se plantea un enlace para conectar esta población con la autovía, continúa para cruzar sobre el ferrocarril Zaragoza-Tardienta, discurre paralela al límite inferior del escarpe de la terraza fluvial del río Gállego, enlaza con la carretera N-330 en las proximidades de Villanueva de Gállego, discurre, en este último tramo, por suelo no urbanizable de uso agrícola de regadío. La longitud total de esta alternativa es de 10.084 metros.

Las opciones 1 y 2, a diferencia de la opción 3, continúan hacia el oeste para cruzar sobre el ferrocarril Zaragoza-Tardienta buscando la terraza superior de la margen derecha del río Gállego, la cual es acometida en desmonte, con lo que se evita la superficie del substrato yesífero alterado. Tras entrar en la terraza ambas alternativas giran hacia el norte situándose paralelas al límite este de la Ciudad del Transporte. En este punto se separan las alternativas 1 y 2. Esta última se sitúa al este de la alternativa 1, ajustándose al borde de la terraza del río Gállego, por lo que se afecta menos al suelo urbanizable no programado en el que se ubica el enlace con la actual N-330, final de esta alternativa, a la altura de los polígonos industriales. La longitud de esta opción es de 7.447 metros.

La alternativa 1, desde su separación de la alternativa 2, discurre más cerca de la actual N-330 atravesando suelo urbanizable no programado en las inmediaciones del enlace final, el cual está situado unos 200 metros antes que el de la alternativa 2, en la divisoria de los términos municipales de Zaragoza y Villanueva de Gállego. La longitud de esta opción es de 7.227 metros.

Mejora del acceso N-330 (Huesca):

Se estudian tres opciones.

La primera opción comprende el enlace de la calle San Juan de la Peña con la carretera N-330 y una duplicación de esta carretera en 1.865 metros de longitud. En esta alternativa no está prevista la reposición de los dos cambios de sentido frente a la Academia Militar, efectuándose estos movimientos en los enlaces de San Juan de Mozarrifar y en San Juan de la Peña.

La opción 2, aparte de las actuaciones descritas en la opción 1, plantea un enlace junto a la Academia Militar, permitiéndose en éste todos los movimientos, afectando al suelo urbanizable en la margen derecha de la carretera actual.

La opción 3 se diferencia de la opción 2 en que se simplifica el enlace frente a la Academia Militar, suprimiendo algún movimiento poco utilizado según el estudio de tráfico, consiguiéndose afectar menos al terreno urbanizable de la margen derecha de la carretera.

Variante de acceso N-II (Barcelona):

Se estudian tres opciones.

La opción 1 discurre, desde el enlace con el cuarto cinturón hasta su encuentro con la actual N-II, entre el límite de la huerta y el casco urbano, por la zona de reserva establecida en el Plan General de Ordenación Urbana, afectando a varios edificios y algunas viviendas habitadas, localizados en la zona de reserva. El enlace con la N-II para el servicio del barrio de Santa Isabel se realiza en el punto kilométrico 1,500 de esta opción. La longitud total de la variante es de 1.776 metros.

La opción 2 es común a la opción 1 en el enlace con el cuarto cinturón. Se separa, casi desde el inicio de la zona de reserva, discurre un poco más alejada del casco urbano, para no afectar a las edificaciones que se ocupaban en la opción 1, y efectúa el enlace con la N-II unos 500 metros más al este que la opción 1. La longitud total de esta opción es de 2.528 metros.

La opción 3 contempla la misma planta que la opción 2, excepto en que la conexión con la N-II, se realiza en el mismo lugar que en la opción 1. La longitud total es igual que la de la opción 2.

INVENTARIO Y ANÁLISIS AMBIENTAL

El ámbito territorial considerado para el estudio del medio físico es el triángulo que tiene como vértices el núcleo urbano de Villanueva del Gállego, Zaragoza (capital) y el polígono industrial de Malpica.

Dentro de este encuadre geográfico se ubican las tres actuaciones del proyecto.

En el análisis de la situación preoperacional se indica que el núcleo urbano de Santa Isabel sufre los mayores niveles de contaminación, tanto atmosférica como sonora, originada por el tráfico de la N-II que atraviesa su casco urbano. Los terrenos ocupados por la N-330 sufren el mismo problema, aunque los edificios se encuentran más alejados. En el caso

del nuevo acceso norte, con terrenos básicamente de uso agrícola, no existe prácticamente contaminación atmosférica ni acústica.

La vegetación existente en la zona, según el estudio, se encuentra influida por el suelo, la disponibilidad de agua y, durante los últimos tiempos, por la actividad humana, auténtico modelador actual de los usos del suelo. En este sentido cabe destacar los escasos reducidos del bosque ribereño.

Al igual que la flora, la fauna de la zona se halla profundamente modificada, con especies que han sabido adaptarse a los nuevos usos de la tierra. De todos modos, la existente en la actualidad es escasa, encontrándose la mayor variedad de especies en otras zonas húmedas próximas al ámbito de estudio.

Según el estudio no existen enclaves singulares de especial interés paisajístico, debido al intenso aprovechamiento agrícola en todo el territorio y, donde éste no está presente, a las actuaciones urbanísticas de carácter industrial, residencial o incluso militar, a lo largo de la carretera N-330, dotando al casco urbano de Zaragoza de un cierto aspecto de continuidad hasta prácticamente el casco urbano de Villanueva del Gállego.

Según el estudio, a pesar de su carácter industrial, los ricos suelos aluviales de la vega del río Gállego determinan la importancia del sector primario en el ámbito del estudio. Así, la mayoría de los terrenos ocupados por las obras son cultivos de regadío, con rendimientos altos, grado de mecanización elevado y una marcada vocación ganadera.

Además de las principales vías de comunicación, el área de estudio está surcada por una abundante red de caminos y acequias, como corresponde a un territorio eminentemente de regadío. Las acequias principales, procedentes todas del Gállego, son Camarena Real, Rabal, Urdán y Cascajo.

Los impactos potenciales que el estudio señala, para cada una de las actuaciones, son:

Nuevo acceso norte:

Disminución de la calidad atmosférica, calificados como compatible para las soluciones 1 y 2, y moderado para la solución 3.

Aumento de los niveles de ruidos, calificados como compatibles en las soluciones 1 y 2, y severo en la solución 3 (por la mayor cercanía en el tramo de San Juan de Mozarrifar), que necesitaría de medidas correctoras.

No considera probable la inestabilidad de las laderas ni la destrucción de puntos de interés geológico, considerando el impacto como compatible.

La destrucción de suelo, tanto en cantidad como en calidad es mayor en la solución 3 que en las otras, calificándose de impacto moderado para las soluciones 1 y 2, y de severo en la solución 3.

Sobre el río Gállego, que es el único cauce importante que se cruza, no se prevén afecciones, ni a su funcionamiento hidráulico ni a la calidad de sus aguas, considerando el impacto, para todas las soluciones, como compatible.

La vegetación de ribera queda alejada de los trazados previstos. El resto de la flora está formada por los regadíos y cereales de secano cultivados o pastizales con gramíneas xéricas sin gran interés ni singularidad, por lo que el impacto se califica como compatible.

Lo mismo que la flora, la fauna afectada se considera de bajo interés y escasa singularidad, por lo que el impacto se califica como compatible.

El impacto sobre el paisaje se califica de moderado para las soluciones 1 y 2, y severo para la solución 3.

El impacto sobre el sector agrícola, debido a la pérdida de suelo fértil, es calificado como moderado para las soluciones 1 y 2, y severo para la solución 3.

Los impactos sobre los sectores secundario y terciario se califican como positivos, lo mismo que sobre las infraestructuras viarias, al descongestionar la zona norte de Zaragoza.

Las soluciones 1 y 2 afectan a suelo urbano y a más edificaciones que la solución 3.

La valoración global es que las soluciones 1 y 2 son similares y mejores, medioambientalmente, que la solución 3, dejando la elección entre una y otra a los aspectos económicos y funcionales.

Mejora acceso N-330 (Huesca):

Debido a que la actuación se desarrolla fundamentalmente en ámbito urbano o infraestructural fuertemente antropizado, las afecciones al medio físico son casi irrelevantes.

La solución 1 afectará al paisaje para las nuevas estructuras y los taludes que aparecerán con la construcción del enlace de San Juan de la Peña, siendo el resto de la solución compatible con el medio.

Las soluciones 2 y 3 son ampliaciones de la solución 1, teniendo, por tanto, las mismas afecciones que esta última en el enlace de San Juan de la Peña. Entre estas dos últimas, la solución 2 resuelve los cambios de sentido actuales, frente a la Academia Militar, por medio de un enlace

con todos los movimientos, pero ocupando una zona de suelo urbanizable no programado, según el Plan General de Ordenación Urbana.

La solución 3 contempla un enlace más sencillo frente a la Academia Militar, ocupando el suelo reservado en el Plan General de Ordenación Urbana, pero no permitiéndose en él todos los movimientos, que habrán de realizarse en los enlaces adyacentes, que se sitúan relativamente cerca.

Por los motivos anteriores el estudio propone como solución la número 3.

Variante de acceso N-II (Barcelona):

Las tres soluciones discurren tan próximas entre sí, que la mayoría de los impactos son similares. La calidad atmosférica, la calidad fónica, los sectores secundario y terciario, así como el sistema de comunicaciones tendrán un impacto positivo.

En la flora, la fauna, el paisaje, la geología e hidrogeología, los impactos se han calificado de compatibles. Por destrucción de suelo fértil y por ocupación de terrenos de regadíos los impactos se califican de moderado en la solución 1 y de severos en las soluciones 2 y 3.

La solución 1 es la que más se ajusta al Plan General de Ordenación Urbana, aunque es la más impactante al afectar a tres viviendas. Las soluciones 2 y 3 no afectan a ninguna vivienda.

Se seleccionan, desde el punto de vista ambiental, las soluciones 2 y 3, por no afectar a ninguna vivienda, dejando a los aspectos económicos y funcionales la elección de una de las dos.

MEDIDAS CORRECTORAS

Se proponen una serie de medidas precautorias de carácter genérico sobre la calidad del aire; sobre la calidad de las aguas y el drenaje superficial; sobre los riesgos geológicos y el relieve; sobre el Sector Primario; sobre los yacimientos arqueológicos; sobre la ubicación de vertederos, presas, plantas de tratamiento de materiales y parques de maquinaria. También se proponen medidas correctoras de carácter general: Reducir los niveles del ruido en la variante de acceso N-II, proponiendo una pantalla vegetal; integración paisajística y reducción de la erosión hídrica, proponiendo la implantación de una cubierta vegetal en los taludes; tratamiento paisajístico en medianas y nudos, proponiendo plantaciones arbóreas, previamente seleccionadas. También se propone desviar el enlace situado en la calle San Juan de la Peña, para evitar interferir en el Colegio de Asistencia al Minusválido Psíquico.

Se propone un programa de vigilancia ambiental con el fin de comprobar los efectos reales producidos, así como el control y seguimiento de la eficacia de las medidas correctoras.

Por último el documento de síntesis recoge un resumen del estudio de impacto ambiental.

Se incluye como anexo, una colección de planos donde se reflejan las formaciones vegetales, las formaciones geológicas, las infraestructuras existentes y el planeamiento urbanístico, y otros, a mayor escala, de todas las soluciones estudiadas.

ANÁLISIS DEL CONTENIDO

El estudio se ajusta sensiblemente a lo especificado en el Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental.

La cartografía, aunque escasa, es suficiente.

En general puede considerarse que el estudio de impacto ambiental es admisible.

ANEXO IV

Información pública del estudio de impacto ambiental

Han presentado alegaciones al estudio informativo: El Ayuntamiento de Villanueva de Gállego, el Ayuntamiento de Zaragoza, la Diputación General de Aragón y la Diputación Provincial de Zaragoza, aunque en ninguna de estas alegaciones se planteaban temas ambientales.

BANCO DE ESPAÑA

18554 RESOLUCIÓN de 8 de agosto de 1996, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios de divisas correspondientes al día 8 de agosto de 1996, que el Banco de España aplicará a las operaciones ordinarias que realice por su propia cuenta, y que tendrán la consideración de cotizaciones oficiales, a efectos de la aplicación de la normativa vigente que haga referencia a las mismas.

Divisas	Cambios	
	Comprador	Vendedor
1 dólar USA	126,047	126,299
1 ECU	159,424	159,744
1 marco alemán	84,823	84,993
1 franco francés	24,878	24,928
1 libra esterlina	194,578	194,968
100 liras italianas	8,297	8,313
100 francos belgas y luxemburgueses	411,548	412,372
1 florín holandés	75,581	75,733
1 corona danesa	21,929	21,973
1 libra irlandesa	202,268	202,672
100 escudos portugueses	82,507	82,673
100 dracmas griegas	53,068	53,174
1 dólar canadiense	91,998	92,182
1 franco suizo	103,999	104,207
100 yenes japoneses	116,710	116,944
1 corona sueca	18,970	19,008
1 corona noruega	19,639	19,679
1 marco finlandés	28,237	28,293
1 chelín austriaco	12,054	12,078
1 dólar australiano	98,166	98,362
1 dólar neozelandés	86,556	86,730

Madrid, 8 de agosto de 1996.—El Director general, Luis María Linde de Castro.

COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CATALUÑA

18555 RESOLUCIÓN de 10 de junio de 1996, del Departamento de Cultura, por la que se incoa el expediente de declaración de bien cultural de interés nacional, en la categoría de zona arqueológica, del yacimiento de Els Vilars, en Arbeca, y se abre un período de información pública.

El yacimiento de Els Vilars se localiza en la partida agrícola homónima situada en el noreste del casco urbano de Arbeca y a unos 300 metros del Canal de Urgell. Se trata de un poblado fortificado de la primera edad de hierro (principios del siglo VII a.C.), que alcanzó su máximo desarrollo en época ibérica y que tuvo una larga pervivencia, hasta la segunda mitad del siglo IV a.C. Por su entidad y por el buen estado de conservación de sus restos, es considerado como uno de los asentamientos protohistóricos más relevantes del patrimonio cultural catalán.

Vista la propuesta de la Dirección General del Patrimonio Cultural de incoación del expediente de declaración de bien cultural de interés nacional, en la categoría de zona arqueológica, del yacimiento de Els Vilars, en Arbeca (Garrigues);

Considerando lo que dispone la Ley 9/1993, de 30 de septiembre, del Patrimonio Cultural Catalán, resuelvo:

Primero.—Incoar expediente de declaración de bien cultural de interés nacional, en la categoría de zona arqueológica, del yacimiento de Els Vilars, en Arbeca (Garrigues). La delimitación de la zona arqueológica consta grafiada en el plano que figura en el expediente.